Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11295**

18. Wahlperiode 23.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11073 –

Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – Sachstand, Ausbauziele und Förderung

Vorbemerkung der Fragesteller

Eine engmaschige, verlässliche und diskriminierungsfrei zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei der Marktdurchdringung der Elektromobilität. Im Gegensatz zu Ländern wie den Niederlanden und Norwegen, die als Vorreiter beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur gelten, ist der Ausbau in Deutschland der Entwicklung der Elektromobilität jedoch nicht angemessen, wie auch der jüngste Statusbericht zur Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge der Nationalen Plattform Elektromobilität konstatiert (vgl. http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/NPE_AG3_Statusbericht_LIS_2015_barr_bf.pdf).

Wo bereits öffentlich zugängliche Ladesäulen installiert sind, erschweren komplizierte Abrechnungsverfahren, defekte Ladepunkte und Falschparker vor den Ladesäulen die Nutzung der Infrastruktur und hemmen die Durchsetzung der Elektromobilität somit weiter. Auch Möglichkeiten zum Einsatz der Ladeinfrastruktur für die Sektorenkopplung wurden noch nicht erschlossen. Zudem kann die wachsende Anzahl von Ladevorgängen die örtlichen Verteilnetze vor Herausforderungen stellen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit politischer Maßnahmen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zum Erfolg zu führen.

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, hat die Bundesregierung im Frühjahr 2016 die Erarbeitung einer „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge“ angekündigt, mit der die Errichtung von Ladesäulen bezuschusst werden soll. Dabei soll mit 200 Mio. Euro der Bau von ca. 5 000 Schnellladestationen und mit 100 Mio. Euro der Bau von ca. 10 000 Normalladestationen bezuschusst werden. Entgegen der Planung der Bundesregierung wurde die Richtlinie jedoch nicht bis zum Ende des Jahres 2016 veröffentlicht, sodass sich die finanzielle Förderung und damit der verstärkte Ausbau der Ladeinfrastruktur verzögern.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. Februar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Status quo der Ladeinfrastruktur

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung führt keine eigenen Erhebungen zum aktuellen Status durch. Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) befragt regelmäßig seine Mitgliedsunternehmen und kommt zu folgendem Ergebnis:

Insgesamt 6 517 öffentlich zugängliche Ladepunkte (2 859 Ladestationen) standen im Jahr 2016 den Fahrern von Elektrofahrzeugen zur Verfügung, darunter waren 230 Schnellladepunkte.

Im Servicenetz der von der Autobahn Tank&Rast GmbH (Tank & Rast) bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen sind aktuell 112 Standorte mit insgesamt 284 Schnellladepunkten für Elektrofahrzeuge ausgestattet.

2. Wie verteilen sich diese Ladepunkte nach Kenntnis der Bundesregierung auf die unterschiedlichen Raumtypen, beispielsweise die Stadt- und Gemeindetypen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Groß-, Mittel-, Kleinstädte und Landgemeinden) (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

3. Wie verteilen sich diese Ladepunkte nach Kenntnis der Bundesregierung auf Standorte an den verschiedenen Bundesautobahnen (bitte nach Bundesautobahnen aufschlüsseln)?

Die 112 mit Schnellladeinfrastruktur ausgestatteten Rastanlagenstandorte im Servicenetz von Tank & Rast verteilen sich auf die Bundesautobahnen wie aus der Anlage ersichtlich.

4. An wie viel Prozent der Ladepunkte lassen sich die unterschiedlichen Steckertypen (z. B. Combo 2, CHAdeMO) jeweils nutzen (bitte nach Steckertypen aufschlüsseln)?

a) Normalladepunkte (Stecker/verfügbar an Prozent Ladepunkten):

Typ 2 Steckdose (Wechselstrom)/90 Prozent

Typ 2 Kupplung (Wechselstrom)/6,64 Prozent

Schuko Steckdose (Wechselstrom)/18,13 Prozent

CEE-Stecker (5 Pole; Wechselstrom)/0,64 Prozent

CEE-Stecker (3 Pole; Wechselstrom)/0,23 Prozent

b) Schnellladepunkten (Stecker/verfügbar an Prozent Ladepunkten):

Typ 2 CCS (Gleichstrom)/8,06 Prozent

CHAdeMO(Gleichstrom)/5,95 Prozent.

Bei allen Schnellladesäulen im Servicenetz von Tank & Rast handelt es sich um sogenannte Multicharger mit jeweils drei Ladeabgängen (zweimal DC mit CHAdeMO- und CCS-Stecker und einmal AC mit Typ 2-Stecker).

5. Wie viele Lademöglichkeiten für induktives Laden von Elektrofahrzeugen sind in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in Betrieb?

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen von induktiven Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw vor.

Im Bereich der elektrischen Busanwendungen sind 13 induktive Ladestationen bekannt, die im Rahmen des vom BMVI geförderten PRIMOVE-Projektes von Bussen und einzelnen Firmenfahrzeugen genutzt werden. Die induktiven Ladestationen sind jedoch nicht öffentlich zugänglich.

6. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche tägliche Nutzungsdauer von öffentlich zugänglichen Ladepunkten (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche tägliche Anzahl von Ladevorgängen an öffentlich zugänglichen Ladepunkten (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

8. Wie viel Prozent der öffentlich zugänglichen Ladepunkte sind bereits vernetzt (z. B. im Sinne der Möglichkeit, über das Internet Informationen zum Standort, zu den Anschluss- und Zahlungsmöglichkeiten sowie zum aktuellen Belegungsstatus abrufen zu können) (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

9. An wie vielen öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist nach Kenntnis der Bundesregierung bereits heute eine Ad-hoc-Authentifizierung und -Bezahlung möglich (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

10. An wie vielen öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist nach Kenntnis der Bundesregierung bereits heute Interoperabilität durch eRoaming sichergestellt (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

11. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen entsprechen bereits heute den Vorgaben der Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Daten, die der BNetzA vorliegen und auf deren Basis die Fragen beantwortet wurden, sind Ergebnis einer als repräsentativen Stichprobe.

An 98,2 Prozent der Normalladepunkte sind die Vorgaben an die Steckerkonformität der Ladesäulenverordnung umgesetzt. Bei den Schnellladepunkten werden die Vorgaben aktuell von 89,2 Prozent aller erfassten Ladepunkte umgesetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte pro Einwohner gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland und in den anderen Mitgliedstaaten der EU jeweils?

Auf einen Ladepunkt in Deutschland kommen ca. 12 000 Einwohner.

Über den Sachstand in anderen EU-Mitgliedstaaten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Ausbauziele und weitere Entwicklung der Ladeinfrastruktur

13. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sollen nach Ansicht der Bundesregierung bis 2020 verfügbar sein (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Für das Jahr 2020 geht die Bundesregierung davon aus, dass insgesamt rund 7 000 öffentlich zugängliche Schnellladepunkte und 36 000 öffentlich zugängliche Normalladepunkte erforderlich sein werden (vgl. Nationaler Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe des BMVI).

14. Inwiefern stellt die Bundesregierung sicher, dass diese Anzahl für die Versorgung von einer Million Elektrofahrzeugen im selben Jahr ausreicht?

Berechnungsgrundlage für in der Antwort zu Frage 13 genannten Zielzahlen (Schnellladepunkte 7 000; Normallladepunkte 36 000) war das Ziel von 1 Million Elektrofahrzeugen bis 2020.

15. Inwiefern wurden bei der Bedarfsermittlung für die Anzahl der notwendigen Ladepunkte bis 2020 unterschiedliche Bedarfe für den städtischen und den ländlichen Raum ermittelt, und wie begründen sich diese?

Für die Berechnung wurden Indikatoren wie z. B. Raumstrukturen und Zentrale Orte in die Berechnung miteinbezogen, um die unterschiedlichen Bedarfe von städtischen und ländlichen Räumen abzubilden.

16. Welche Standorte müssen aus Sicht der Bundesregierung prioritär mit Ladeinfrastruktur versorgt werden, um die Marktdurchdringung der Elektromobilität zu unterstützen?

Insbesondere der Aufbau eines flächendeckenden und bedarfsgerechten Schnellladenetzes ist für die Kundenakzeptanz und den Markthochlauf von E-Fahrzeugen von zentraler Bedeutung. Die dafür erforderlichen Standorte müssen sich durch ihre zentrale und leicht erreichbare Lage auszeichnen.

17. Welche Standorte von Ladeinfrastruktur sind nach Kenntnis der Bundesregierung besonders attraktiv für Betreiber von Ladesäulen?

Standorte mit Nähe zu zentralen Verkehrsverbindungen sind für Betreiber von Ladesäulen von besonderer Bedeutung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Auf welche Weise dokumentiert und überprüft die Bundesregierung die Entwicklung der Ladeinfrastruktur insbesondere hinsichtlich der Benutzerfreundlichkeit und der diskriminierungsfreien Zugänglichkeit der Ladesäulen, um anschließend Handlungsempfehlungen und Maßnahmen ableiten zu können?

Im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur werden technische Mindestanforderungen gestellt, über die Benutzerfreundlichkeit und der diskriminierungsfreie Zugang sichergestellt werden. Alle geförderten Projekte müssen über den Zeitraum von sechs Jahren regelmäßig an einem Berichtswesen teilnehmen, dessen Ergebnisse in zukünftige Maßnahmen einfließen.

Hemmnisse bei der Errichtung und Nutzung von Ladeinfrastruktur und deren Auswirkungen auf die Durchsetzung der Elektromobilität

19. Welche rechtlichen, betriebswirtschaftlichen, planerischen und genehmigungsbezogenen Hemmnisse bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung beim Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur?

Zentrales Hemmnis beim Ausbau des Ladeinfrastrukturnetzes ist die Wirtschaftlichkeitslücke, die durch die aktuelle Nachfragesituation und die hohen Anschaffungs- und Baukosten entsteht.

Im Rahmen zahlreicher Förderprojekte wurde der Aufbau von Ladeinfrastruktur hinsichtlich der Planungs- und Genehmigungsprozesse erprobt. Aktuell sieht die Bundesregierung hier keinen Änderungsbedarf.

20. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über eine unzureichende Anzahl bzw. Erreichbarkeit öffentlich zugänglicher Ladepunkte sowie komplizierte Abrechnungsmöglichkeiten an den Ladepunkten als Hemmnisse für Verbraucher, sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen?

Damit der Ladeinfrastrukturausbau den Anforderungen des Markthochlaufes von E-Fahrzeugen entspricht, hat die Bundesregierung mit der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur eine geeignete Maßnahme zur Lösung des „Henne-Ei-Dilemmas“ initiiert.

Erkenntnisse aus bisherigen Förderprojekten fließen in die Ausgestaltung der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur ein.

21. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche jährliche Ausfallzeit von öffentlich zugänglichen Ladepunkten (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

22. Wie häufig werden nach Kenntnis der Bundesregierung Parkplätze im öffentlichen Raum, die zum Laden von Elektrofahrzeugen reserviert sind (z. B. durch das Zusatzzeichen 1026-60, „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“), durch Falschparker blockiert (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Informationen vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. Inwiefern plant die Bundesregierung, über entsprechende Maßnahmen Genehmigungsverfahren beim Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur zu vereinfachen und die Einrichtung zentraler Ansprechpartner für Investoren voranzutreiben?

Für die Koordinierung und Umsetzung des Förderprogramms Ladeinfrastruktur wurde die NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH) vom BMVI beauftragt und ist zentraler Ansprechpartner für alle Investorenanfragen und Ladeinfrastrukturprojekte. Um Genehmigungsverfahren transparenter zu gestalten wurden, Handlungsleitfäden entwickelt und für Interessierte bereitgestellt.

24. Welche Kenntnis besitzt die Bundesregierung über die durchschnittliche Amortisationsdauer von öffentlich zugänglichen Ladesäulen und möglichen Unterschieden zwischen Ladesäulen in urbanen und ländlichen Gegenden (bitte nach Normalladung und Schnellladung aufschlüsseln)?

Die Wirtschaftlichkeitslücke von Ladeinfrastruktur variiert zwischen den Standorten und den eingesetzten Technologien. In einer kumulierten Betriebsbilanz über fünf Jahre besteht eine Wirtschaftlichkeitslücke von bis zu 88 Prozent (Berechnung der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) AG3 – Infrastruktur).

25. Welche Hemmnisse bestehen aus Sicht der Bundesregierung beim Einsatz von Elektrofahrzeugen als Stromspeicher zur Stärkung der Sektorenkopplung zwischen Verkehrs- und Stromsektor?

Hemmnisse im regulatorischen Rahmen werden weder für zeitversetztes Laden noch für Rückspeisung gesehen.

26. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um diese Hemmnisse abzubauen und um insbesondere bidirektionale Ladepunkte weiterzuentwickeln und auszubauen?

Die Nutzung von Fahrzeugbatterien als steuerbare bi-direktionale Speicher ist Gegenstand verschiedener Forschungsprojekte im Rahmen des BMWi-Technologieprogramms „IKT für Elektromobilität“. So wurde im Projekt „MeRegioMobil“ ein Elektroauto mit bi-direktionaler Lademöglichkeit erfolgreich an das Energieversorgungssystem eines Hauses angebunden. Die Fahrzeugbatterie wurde eingesetzt, um überschüssige Energie zu speichern und im Bedarfsfall an Hausgeräte abzugeben oder ins Stromnetz zurück zu speisen. Im laufenden Forschungsprojekt „Loksmart Jetzt!2“ wird das bi-direktionale Gleichstrom-Laden in der gewerblichen Praxis am Beispiel einer Filial-Bäckerei erprobt. Hierbei nutzen bis zu 6 Elektrofahrzeuge lokal erzeugten Solarstrom als Antriebsenergie und zur Versorgung eines Bäckereibetriebs. Im Rahmen des Vorhabens sollen Steuerungs- und Regelmechanismen für ein modellhaftes lokales smart grid unter Einbindung von Photovoltaikanlagen in Verbindung mit schnellladefähigen bidirektionalen stationären und mobilen Pufferspeichern entwickelt und erprobt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Vor welche Herausforderungen stellen die steigende Anzahl von Ladevorgängen und die mögliche Verbreitung von sogenannten Ultra-Schnellladesäulen (über 350 KW) nach Kenntnis der Bundesregierung die bestehenden Stromverteilnetze?

Die Herausforderungen des Hochleistungsladens werden aktuell im Forschungsprojekt FAST CHARGE des BMVI erforscht (siehe auch die Antworten zu den Fragen 28 und 29).

28. Inwiefern sind nach Kenntnis der Bundesregierung künftig insbesondere verstärkte oder neue Leitungen sowie neue Transformatorenstationen nötig, um der steigenden Belastung gerecht zu werden?

Nach Erkenntnissen der Bundesregierung ist zur Vorbereitung auf höhere Ladeleistungen von 150 kW in Kombination mit der steigenden Zahl an elektrischen Fahrzeugen nahezu flächendeckend die Befähigung der Netzanschlüsse notwendig.

29. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die gegebenenfalls notwendige Anpassung der Verteilnetzstrukturen?

Die zuletzt 2016 novellierte Anreizregulierungsverordnung enthält die für Betrieb und Ausbau der Netzinfrastruktur notwendigen Finanzierungsmechanismen. Hinsichtlich der Integration der Elektromobilität in intelligente Kommunikations- und Stromnetzinfrastrukturen, hat die Bundesregierung mit dem Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende dafür gesorgt, dass Ladeinfrastrukturen spätestens ab 2021 Teil der BSI-geprüften Kommunikationsinfrastruktur für das intelligente Stromnetz werden. Die Netzintegration erfolgt somit über standardisierte und sichere Kommunikationsplattformen.

Finanzierung und finanzielle Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur

30. Welche Investitionsförderprogramme auf Bundesebene existieren, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und zu unterstützen (bitte nach Adressaten, Gesamtfördervolumen und Gesamtlaufzeit der Programme aufschlüsseln)?

Die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur des BMVI zielt auf den Aufbau eines öffentlich zugänglichen Ladenetzes in Deutschland ab. Sie beinhaltet 300 Mio. Euro Fördermittel und läuft von 2017 bis 2020.

Daneben ermöglicht die Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung die Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Die Förderrichtlinie Elektromobilität beinhaltet rund 30 Mio. Euro Fördermittel jährlich, wovon ca. 2 bis 3 Mio. Euro in den Aufbau von Ladeinfrastruktur geflossen sind. Laufzeit 2015 bis 2019.

31. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte wurden durch Bezuschussung im Rahmen dieser Förderprogramme bislang insgesamt neu errichtet?

Auf den Bundesautobahnen wird an 34 Rastanlagenstandorten in Baden-Württemberg der Aufbau von 68 Schnellladesäulen mit Mitteln aus dem Förderprogramm „SLAM – Schnellladenetz für Achsen und Metropolen“ des Bundeswirtschaftsministeriums gefördert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Das Zentrale Datenmonitoring (ZDM) des BMVI beinhaltet Informationen zu 1 030 Ladestationen, die lt. Angabe der datenliefernden Projekte gefördert wurden. Dies entspricht 2 234 Ladepunkten. Insgesamt sind in der Datenbank Informationen zu 1 493 Ladestationen bzw. 3 288 Ladepunkten aus datenliefernden Projekten zu finden.

32. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte wurden durch Bezuschussung durch die Förderrichtlinie Elektromobilität vom 9. Juni 2015 bislang neu errichtet?

Insgesamt wurden über die Förderrichtlinie Elektromobilität 385 öffentliche Normalladepunkte und 59 öffentliche Schnellladepunkte errichtet.

33. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen nach Ansicht der Bundesregierung, um Ausbau und Betrieb der öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie die Abnahme von Ladestrom durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zu finanzieren?

Gemäß § 6a Absatz 6 StVG gilt: „Für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen können in Ortsdurchfahrten die Gemeinden, im Übrigen die Träger der Straßenbaulast, Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In diesen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“ Die Vorschrift trifft keine Aussage zur Zweckbindung der Gebühren.

Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge

34. Wann werden die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge sowie der erste Förderaufruf veröffentlicht?

Die Förderrichtlinie wurde im Bundesanzeiger vom 15. Februar 2017 veröffentlicht. Der erste Förderaufruf wird im Februar 2017 veröffentlicht.

35. Welche Aufteilung der Fördermittel plant die Bundesregierung zwischen der Bezuschussung von Normalladestationen und Schnellladestationen, und inwiefern wird im Bereich der Schnellladestationen eine Unterscheidung zwischen Ultra-Schnellladesäulen und anderen Schnellladestationen getroffen?

Von den insgesamt 300 Mio. Euro Fördermitteln für Ladeinfrastruktur werden ca. 200 Mio. Euro für Schnellladestationen und ca. 100 Mio. Euro für Normalladestationen eingeplant. Die Mittel für die Schnellladestationen umfassen sowohl Ultra-Schnellladesäulen als auch andere Schnellladestationen.

36. Wer wird im Sinne der Förderrichtlinie antragsberechtigt sein?

Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen.

37. Wie wird ein langfristiger Betrieb der Ladesäule sichergestellt – beispielsweise in Form einer Mindestanzahl von Betriebsjahren als Voraussetzung für eine Bezuschussung?

Geförderte Ladesäulen müssen mindestens sechs Jahre betrieben werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

38. Welche absoluten und prozentualen Deckelungen bei der Bezuschussung pro Ladesäule wird die Förderrichtlinie vorsehen?

Ladepunkte können mit bis zu 60 Prozent gefördert werden. Für Normalladepunkte gibt es einen Deckel von höchstens 3 000 Euro, für Schnellladepunkte kleiner 100 kW höchstens 12 000 Euro, für Ladepunkte ab einschließlich 100 kW höchstens 30 000 Euro.

39. Wird die Förderrichtlinie eine Deckelung des Gesamtfördervolums pro Antragsteller vorsehen, und wenn nein, warum nicht?

Bemessen am Gesamtvolumen des Förderprogramms dürfen über die Programmlaufzeit maximal 20 Prozent der Mittel an einen Antragssteller vergeben werden. Im ersten Förderaufruf gibt es ergänzend eine Obergrenze von 5 Mio. Euro pro Antragsteller.

40. Werden die Voraussetzungen der jeweils gültigen Ladesäulenverordnung ebenfalls Voraussetzungen für die Bezuschussung durch die Förderrichtlinie sein, und wenn nein, warum nicht?

Die Voraussetzungen der jeweils gültigen Ladesäulenverordnung gehören zu den technischen Mindestanforderungen der Förderrichtlinie und des ersten Förderaufrufs, die Antragssteller einhalten müssen.

41. Inwiefern wird sichergestellt, dass die Förderrichtlinie einen flächendeckenden Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in städtischen und ländlichen Regionen gleichermaßen fördert, und inwiefern sind dafür insbesondere höhere Zuschüsse an ökonomisch weniger attraktiven Standorten und geringere Zuschüsse an ökonomisch attraktiven Standorten vorgesehen?

Durch gezielte Förderaufrufe und die Erhöhung der Förderquote auf bis zu 60 Prozent wird sichergestellt, dass auch ökonomisch weniger attraktive aber für das Gesamtnetz wichtige Standorten mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Anlage zu Frage 3

Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 26.01.2017 betreffend „Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge – Sachstand, Ausbauziele und Förderung“ (Bundestagsdrucksache 18/11295)

Bundesautobahn	Rastanlage
1	Buddikate Ost
1	Buddikate West
1	Lennhof West
1	Lichtendorf Süd
1	Remscheid West
1	Tecklenburger Land Ost
1	Tecklenburger Land West
1	Wildeshausen Nord
1	Wildeshausen Süd
2	Buckautal Nord
2	Buckautal Süd
2	Lipperland Nord
2	Lipperland Süd
2	Resser Mark
2	Rhynern Nord
2	Rhynern Süd
3	Aurach Nord
3	Aurach Süd
3	Bad Camberg West
3	Bayerischer Wald Nord
3	Bayerischer Wald Süd
3	Donautal Ost
3	Donautal West
3	Fernthal West
3	Haidt Nord
3	Haidt Süd
3	Jura Ost
3	Jura West
3	Siegburg Ost
3	Siegburg West
3	Spessart Nord
3	Urbacher Wald
4	Aachener Land Nord
4	Aachener Land Süd

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Bundesautobahn	Rastanlage
4	Teufelstal Nord
5	Bad Bellingen West
5	Baden Baden West
5	Breisgau Ost
5	Bruchsal Ost
5	Bruchsal West
5	Bühl Ost
5	Hardtwald Ost
5	Hardtwald West
5	Mahlberg Ost
5	Mahlberg West
5	Renchtal Ost
5	Renchtal West
5	Weil Am Rhein
6	Am Hockenheim Ring Ost
6	Am Hockenheim Ring West
6	Frankenhöhe Nord
6	Frankenhöhe Süd
6	Hohenlohe Nord
6	Hohenlohe Süd
6	Kammersteiner Land Nord
6	Kraichgau Süd
7	Illertal West
7	Lonetal Ost
7	Lonetal West
7	Ohrenbach Ost
7	Rhön Ost
7	Rhön West
7	Riedener Wald West
8	Aichen Nord
8	Augsburg Nord
8	Denkendorf Nord
8	Edenbergen Süd
8	Gruibingen
8	Hochfelln Nord
8	Hochfelln Süd
8	Irschenberg
8	Leipheim Süd

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Bundesautobahn	Rastanlage
8	Pforzheim Nord
8	Samerberg Süd
8	Sindelfinger Wald Süd
9	Frankenwald Ost
9	Frankenwald West
9	Fränkische Schweiz Ost
9	Fränkische Schweiz West
9	Hermsdorfer Kreuz West
9	Köckern Ost
9	Köckern West
9	Köschinger Forst Ost
9	Köschinger Forst West
9	Nürnberg Feucht West
9	Osterfeld Ost
9	Osterfeld West
14	Plötzetal Ost
14	Plötzetal West
20	Demminer Land
24	Schaalsee Süd
38	Eichsfeld Nord
38	Eichsfeld Süd
45	Sauerland Ost
45	Sauerland West
71	Thüringer Wald Nord
71	Thüringer Wald Süd
81	Jagsttal Ost
81	Jagsttal West
81	Neckarburg Ost
81	Ob der Tauber West
81	Schönbuch Ost
81	Schönbuch West
81	Wunnenstein Ost
81	Wunnenstein West
95	Höhenrain Ost
95	Höhenrain West
96	Lechwiesen Nord
96	Lechwiesen Süd
99	Vaterstetten Ost

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Bundesautobahn	Rastanlage
99	Vaterstetten West
115	Grunewald

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333